



Ministerio de Seguridad
Prefectura Naval Argentina

Buques Detenidos en Materia de Seguridad Marítima
Información desde el 01/01/2014 al 31/12/2014

Estado de abanderamiento Nombre del Buque N° OMI / Fecha de detención	Estado rector Puerto de detención Período detención	Sociedad de clasificación	Comentarios de las deficiencias
CHIPRE ORTELJUS 8509181 16/01/2014	Argentina Ushuaia 9.15 días.	Lloyd's Register (L R)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El 2do Oficial de Cubierta no posee el refrendo original de reconocimiento de título, únicamente copia (STCW 78, Regla I/2.11); La marca de francobordo y de calado de proa se encuentran ilegibles (LL 66, Regla I/8 – SOLAS 74, Regla II-1/5.6); Plan de Emergencias a bordo (SOPEP) no posee el listado de equipos disponibles para derrames (MARPOL 73/78, Regla I/37); El aro salvavidas de la banda de babor (cubierta 4) no posee el cabo flotante acorde plano (SOLAS 74, Regla III/7.1); Las puertas piroresistentes de acceso a sala de máquinas no cierran adecuadamente (SOLAS 74, Regla II-2/14.2.1); La sala de control no posee el repetidor de termómetro de la salida de gases de escapes del generador número 2 (SOLAS 74, Regla II-1/53); El plano de tuberías del equipo separador de 15 ppm. no se encuentra en idioma de trabajo (MARPOL 73/78, Regla I/31.4); La cantidad de basura generada a bordo excede la capacidad de retención de los recipientes primarios del sector de popa (MARPOL 73/78, Regla V/10.2); Falta limpieza en la sala de timón y el pañol de lubricante (SOLAS 74, Regla II/29/4.2.3); No funciona la luz del pañol de trajes de inmersión, el pañol de baterías de radio y cubierta 6 - 7 (iluminación general) (SOLAS 74, Regla II-1/41); El contenedor del equipamiento del SOPEP no se encuentra identificado (MARPOL 73/78, Regla I/37.2); No posee libro de Registro de Radio (SOLAS 74, Regla IV/17); El sistema de tuberías del equipo separador/filtrador de hidrocarburos no se encuentra acorde plano aprobado (MARPOL 73/78, Regla I/12.2); El tanque N° 5 de aguas sucias posee una conexión no aprobada a los tanques N° 6 Eb/Br de aguas de lastre, no garantizando el cumplimiento del régimen de descarga del Anexo IV del MARPOL (MARPOL 73/78, Regla IV/9.1.3); El Libro Registro de Hidrocarburos, no es acorde formato MARPOL y no se asientan la totalidad de las operaciones de máquinas (trasvases del tanque de lodo al tanque de sentina) (MARPOL 73/78, Regla I/17); El sistema de control y monitoreo de descarga de hidrocarburos del equipo separador/filtrador de hidrocarburos de 15 ppm. no funciona (MARPOL 73/78, Regla I/14.6); El sistema de fondeo de la banda de estribor y babor de proa no funciona el cabrestante (SOLAS 74, Regla II-1/3-1); No funciona luz de desembarco de bote salvavidas de la banda de estribor (SOLAS 74, Regla III/11.4); Existe evidencia objetiva que el 1er Oficial de cubierta Sr. Yakovlev Artur no posee familiarización con los equipos VHF – DSC, AIS, EPIRB (Código IGS, cláusula 6.3); Existe evidencia objetiva que no se garantiza el mantenimiento del buque y su equipo acorde SGS (Código IGS, cláusula 10.1); Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la Organización Reconocida del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 17:30 horas local del día 16/01/14, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 25/01/14 a las 21:00 hs.-
Hong Kong MTM WESTPORT 9185920 - 01/05/2014	Arroyo Seco 9.18 días	Nippon Kaiji Kyokai (NKK)	Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Los generadores N° 1, 2 y 3 poseen excesiva pérdida de aceite lubricante, combustible y con restos de estopa con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-2/4 y regla II-1/26.7); la sentina de los generadores se encuentra sucia y con restos de estopa, con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-2/4 y regla II-1/26.7); las bombas N° 1 y 2 del sistema de control de viscosidad de fuel oil, poseen fugas por las válvulas/conexiones/juntas y con restos de estopa, con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-2/4 y II-1/26.7); el segundo control de filtrador/colador de fuel oil posee fugas con restos de estopa y riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-1/26.7); las tuberías, manómetros y el control de temperatura se encuentran en condiciones deficientes (SOLAS 74, regla II-1/26.7 y regla II-2/4); el motor propulsor posee pérdidas de fuel oil por conexiones/juntas (SOLAS 74, II-1/26.7); las tuberías del sistema de enfriamiento poseen fugas y carece de algunos bulones en las conexiones (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la tubería principal de lucha contra incendios, ubicada sobre la cubierta principal, presenta avanzado grado de deterioro (varias perforaciones), con fuga de agua (SOLAS 74, regla II-2/10); existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y su equipamiento no se realizan conforme a los procedimientos a bordo (Código IGS, cláusula 10); la bomba de alimentación de agua N° 2 posee fugas por el sello y conexión (SOLAS 74, regla II-1/26); el tanque primario de retención de sentina posee



Ministerio de Seguridad
Prefectura Naval Argentina

			<p>fuga por conexión de tubería (SOLAS 74, regla II-1/26); la purificadora de fuel oil N° 1 posee pérdidas por conexiones/tuberías/juntas (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la bomba de enfriamiento del motor principal posee fugas por el sello (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el indicador de succión de agua de la bomba principal contra incendios y servicios generales, se encuentra fuera de servicio y posee pérdidas por el sello (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el indicador de presión de agua de la bomba de incendios, achique y lastrado no funciona (SOLAS 74, regla II-2/10); la purificadora de aceite posee pérdidas por conexiones/tuberías/juntas (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la bomba de transferencia de aceite posee pérdidas por conexiones/tuberías/juntas (SOLAS 74, regla II-1/26.7); las tuberías ubicadas debajo de la bomba de transferencia de aceite presenta pérdidas de agua y estado avanzado de corrosión (SOLAS 74, regla II-1/26.7); el compresor de aire N° 1 y 2 posee fugas de aceite lubricante (SOLAS 74, regla II-1/26.7); las tuberías del circuito hidráulico del sistema de gobierno poseen pérdidas de fluido hidráulico (SOLAS 74, regla II-1/29) y algunos chalecos salvavidas estibados en sala de máquinas no poseen correctamente marcado el nombre del buque (SOLAS 74, regla III/7.2). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos identificados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la Organización Reconocida del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 14:45 hs. local del día 01/05/14, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 09/05/14 a las 15:30 hs. local.</p>
<p>TUVALU THERESA SUCCESS 9112753 – 17/04/2014</p>	<p>Rada La Plata 5,25 días</p>	<p>Bureau Veritas (BV)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Escala real (banda babor), en combinación con la escala de práctico, no se ha preparado en forma segura para el embarco de personas (SOLAS 74, regla V/23); se observa sobre la cubierta principal (banda estribor) la existencia de basuras no clasificada fuera de los respectivos recipientes, acorde Plan de gestión del buque (MARPOL 73/78, Anexo V/9); la puesta en marcha del motor del Bote de Rescate Auxiliar, no fue posible durante la inspección (SOLAS 74, regla III/31.2); los motores auxiliares N° 1 y 2, se encuentran fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-1/26); existen dos (2) molinetes (proa - popa), con excesiva pérdida de aceite hidráulico sobre cubierta principal (SOLAS 74, regla II-1/26.7); la estación terrena de buque INMARSAT, no funciona (SOLAS 74, regla IV/6); el sistema de alimentación de la caldera, presenta pérdidas de fuel oil en el sistema de inyección de combustible (SOLAS 74, regla II-1/26.7); algunas luces de emergencia ubicadas en sala de máquinas y cubierta principal no funcionan (SOLAS 74, regla II-2/13.3); se verifica excesiva cantidad de basuras abordo, aproximadamente 4 m³ (MARPOL 73/78, Anexo V/9); las marcas de francobordo y calados sobre ambas bandas no se encuentran pintadas correctamente (LL 66, Regla I/8 – SOLAS 74, Regla II-1/5.6); el manómetro indicador de presión de aceite del motor auxiliar N° 3, no funciona (SOLAS 74, regla II-1/26.7); se verifica excesiva cantidad de aguas oleosas en sentina del propulsor principal y motores auxiliares N° 1 y 2, con riesgo de incendio (SOLAS 74, regla II-2/4 y regla II-1/26.7); la bomba principal de lucha contraincendios, se encuentra fuera de servicio (SOLAS 74, regla II-2/10.2); el motor propulsor presenta excesiva pérdida de agua de refrigeración de las camisas del cilindro N° 3 (SOLAS 74, regla II-1/26.7); y existe evidencia objetiva que los procedimientos de control establecidos para el mantenimiento del buque y su equipo (procedimiento MGS – HSEMS – 04.0.07/04.0.06), no son cumplidos por el personal de abordo con responsabilidad en las respectivas áreas, acorde lo estipula el Manual de Gestión de la Seguridad (MGS) del buque (Código IGS, cláusula 10). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos observados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la Organización Reconocida del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 13:00 horas local del día 17/04/14, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 22/04/14 a las 19:00 hs. local.</p>
<p>Liberia GLORY ONE 9230141 - 15/08/2014</p>	<p>San Nicolás 3,75 días</p>	<p>Lloyd's Register (LR)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: Existen claros indicios que miembros de la tripulación no se encuentran familiarizados con los procedimientos esenciales a bordo relativos a la prevención de la contaminación por basuras (MARPOL 73/78, Anexo V/9.1 y Código IGS, cláusula 6.3); Se comprobó que el buque ha descargado a las aguas residuos de carga arrastrado con el agua de lavado de bodegas (MARPOL 73/78, Anexo V/3.1); Marcas de calado, francobordo y detalles de marcas se encuentran ilegibles (LL 66, Regla I/8 – SOLAS 74, Regla II-1/5.6); Algunas luces de emergencia de los espacios de evacuación no funcionan correctamente (SOLAS 74, regla II-2/13.3). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos identificados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la Organización Reconocida del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 17:30 hs. local del día 15/08/14, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 19/08/14 a las 11:30 hs. local.</p>



Ministerio de Seguridad
Prefectura Naval Argentina

<p>Chile STELLA AUSTRALIS 9534676 - 16/09/2014</p>	<p>Ushuaia 0,27 días</p>	<p>American Bureau of Shipping (ABS)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El manual del equipo filtrador de hidrocarburos no se encuentra en idioma de trabajo de la tripulación (MARPOL 73/78, Anexo I/14.1 y Código IGS, cláusula 6.6); No se registran adecuadamente las anotaciones en el Libro de Registro de Basuras (MARPOL 73/78, Anexo V/10.3); El equipo filtrador de hidrocarburos de 15 ppm no figura en el Cuadernillo de Construcción y Equipo para Buques No Petroleros adjunto al Certificado IOPP (MARPOL 73/78, Anexo I/8.1 y 9); Los tanques Nº 1 central (capacidad 15 m3) y Nº 13 central (capacidad 12 m3), son utilizados para retención de aguas sucias y no figuran en el Certificado Internacional de Aguas Sucias (MARPOL 73/78, Anexo IV/5.1 y 7); El Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos poseía la lista de las autoridades o las personas a quienes debe darse aviso en caso de suceso que entrañe contaminación por hidrocarburos desactualizada (MARPOL 73/78, Anexo I/37.2.2); Los depósitos de combustibles ubicados sobre la cubierta de botes, no se encuentran correctamente identificados (MARPOL 73/78, Anexo III/3.1); El equipo filtrador de hidrocarburos de 15 ppm funciona defectuosamente (MARPOL 73/78, Anexo I/14.1); Existen evidencias objetivas que la tripulación no realizó adecuadamente el mantenimiento preventivo del equipo filtrador de hidrocarburos de 15 ppm. (acorde párrafo 5.1 MGS) (Código IGS, cláusula 10.3); Existen evidencias objetivas que la compañía no garantiza un correcto control de los certificados del buque (acorde párrafo 7.2 del MGS) (Código IGS, cláusula 11.1). Con motivo de las deficiencias e incumplimientos identificados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la Organización Reconocida del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 15:00 hs. local del día 16/09/14, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 16/09/14 a las 21:45 hs. local.</p>
<p>Panamá SOLITAIRE I 9227962 - 26/09/2014</p>	<p>San Lorenzo 3,87 días</p>	<p>Nippon Kaiji Kyokai (NKK)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: El original del Certificado de Gestión de la Seguridad del buque no se encuentra disponible a bordo (Código IGS, cláusula 13.7); La documentación relativa al programa mejorado de inspecciones para buques graneleros no se encuentra disponible a bordo (SOLAS 74, regla XI-1/2); El original del Registro Sinóptico Continuo no se encuentra disponible a bordo (SOLAS 74, regla XI-1/5.10); Listas de Estaciones de Buques y Costeras del SMSSM, no están disponibles a bordo últimas actualizaciones (ITU) (SOLAS 74, regla V/27); Existe excesiva cantidad de basura a bordo sobrepasando el límite determinado por el Plan de Gestión de Basuras del Buque (MARPOL 73/78, Anexo V/10.3); El último Aviso a los Navegantes es de vieja edición (Edición Nº 32 del 07/08/14) (SOLAS 74, regla V/27); Batería de emergencia para luz de señalización no funciona (SOLAS 74, regla V/19.2.2.2); Batería Nº 1 para el arranque del motor del bote salvavidas de la banda de estribor, no funciona (Código IDS, sección 4.4.6.10); El motor propulsor posee pérdidas de agua por el sistema de enfriamiento del cilindro Nº 3 (SOLAS 74, regla II-1/26.7); Existe evidencia objetiva que no se asegura el adecuado mantenimiento del buque y su equipamiento (sección 5 del MGS) (Código IGS, cláusula 10); Existe evidencia objetiva que la compañía no asegura que los certificados/documentos del buque estén disponibles a bordo (sección 15 MGS) (Código IGS, cláusula 11.1); Con motivo de las deficiencias e incumplimientos identificados, el Capitán, la Administración del Estado de ---abanderamiento y la Organización Reconocida del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 15:15 hs. local del día 26/09/14, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 30/09/14, a las 12:30 hs. local.</p>
<p>Liberia FRATZESCOS 9171266 - 29/09/2014</p>	<p>Arroyo Seco 1,71 días</p>	<p>Det Nbrske Veritas (DNV)</p>	<p>Al momento de la supervisión se comprobaron las siguientes deficiencias: La bomba principal de incendio/achique/servicios generales Nº 2 no funciona adecuadamente, al no poder succionar agua y abastecer a la red principal de incendio (SOLAS 74, regla II-2/10.2); La bomba de incendio de emergencia no funciona adecuadamente, al no poder succionar agua y abastecer a la red principal de incendio (SOLAS 74, regla II-2/10.2.2.3.1.2); El moto generador de emergencia, no funciona el sistema principal de arranque (baterías defectuosas) (SOLAS 74, regla II-1/43.3.1.3); Existe evidencia objetiva que el mantenimiento del buque y su equipamiento no es adecuado. (Capítulo 10 del MGS) (Código IGS, cláusula 10); La bandeja colectora de las purificadoras de combustible se encuentra con restos oleosos (SOLAS 74, regla II-2/4.2.3); Tuberías del circuito hidráulico del sistema de gobierno y del tanque de aceite Nº 1 poseen pérdidas de aceite hidráulico (SOLAS 74, regla II-1/29.12.3); La presión de aire para el arranque del generador Nº 1 es insuficiente (SOLAS 74, regla II-1/34); El motor propulsor posee pérdidas de combustible por conexiones/juntas (SOLAS 74, regla II-1/26.7); La boca contraincendios de popa sobre cubierta principal presenta pérdidas de agua (brida de conexión) (SOLAS 74, regla II-2/10); Las bandejas colectoras de los generadores 1, 2 y 3 se encuentran con restos oleosos (SOLAS 74, regla II-2/4.2.3); Con motivo de las deficiencias e</p>



Ministerio de Seguridad
Prefectura Naval Argentina

		incumplimientos identificados, el Capitán, la Administración del Estado de abanderamiento y la Organización Reconocida del buque, fueron notificados de la medida de DETENCIÓN del buque a partir de las 15:30 hs. local del día 29/09/14, habiéndose notificado del levantamiento de la medida el 01/10/14 a las 08:35 hs. local.
--	--	--

REFERENCIAS:

- SOLAS 74: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, enmendado.
- Código IDS: Código internacional de Dispositivos de Salvamento.
- Código IGS: Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación.
- LL 66: Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966.
- T 69: Convenio Internacional de Arqueo de Buques, 1969.
- STCW 78: Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1978, enmendado.
- MARPOL 73/78: Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973/1978.
- COLREG 72, Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar 1972.